



## COMUNE DI LOSONE

**Messaggio municipale no. 009 al Consiglio comunale di Losone:  
Domanda di credito di Fr. 1'365'000.— per Completamento e messa  
in sicurezza rete ciclo-pedonale Losone, Ponte Maggia – Centro  
scolastico, Ciclopista su argine destra del fiume Maggia,  
(misura ML11.2 PALoc3)**

Losone, 26 ottobre 2021

Commissioni designate: Commissione opere pubbliche

Egregio signor Presidente,  
gentili signore, egregi signori Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la domanda di credito di Fr. 1'365'000.-- per il Completamento e la messa in sicurezza della rete ciclo-pedonale a Losone, tratta Ponte Maggia – Centro scolastico, Ciclopista su argine destra del fiume Maggia, (misura ML11.2 PALoc3 prevista dal Piano di agglomerato del Locarnese di 3.a generazione - PALoc3).

### **1. PREMESSA**

Il progetto di massima per la deviazione del percorso n° 31 "Vallemaggia" in zona ponte Maggia - Saleggi è stato elaborato dallo Studio d'ingegneria Francesco Allievi nel giugno 2016. Da questa prima analisi è emersa chiaramente la necessità di trovare soluzioni alternative all'attuale percorso ciclabile, come pure di ovviare alla consolidata pericolosa abitudine dei ciclisti di transitare sulla sommità dell'argine insommergiabile, già luogo di due incidenti, uno dei quali con esito letale. Con questa prima analisi è così stato delineato il tracciato di massima del futuro nuovo collegamento che si sviluppa a partire dal vecchio ponte sul fiume Maggia, quale continuità del percorso ciclabile regionale n° 31, fino alle strutture scolastiche, in corrispondenza dell'incrocio di Via Primore con Via Saleggi.

Il nuovo tracciato ciclopedonale rientra nel pacchetto di misure legate alla mobilità lenta del PALoc3 (Codice PA: ML 11.2 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, Ponte Maggia - Centro scolastico - ciclopista su argine sponda destra del fiume Maggia).

Sulla base di queste considerazioni è stato conferito allo Studio d'ingegneria Monotti Ingegneri Consulenti SA il mandato di progettazione per l'allestimento del progetto definitivo e relativo preventivo di dettaglio dei costi previsti per la realizzazione del nuovo collegamento.

#### **Luogo d'intervento**

La nuova porzione di tracciato del percorso ciclabile regionale n° 31, inizia in prossimità del vecchio ponte sulla Maggia e termina all'incrocio di Via Primore con Via Saleggi, nei pressi dell'istituto scolastico. La nuova tratta è costituita da due porzioni ben distinte per tipologia e contesto circostante. Il primo segmento (Tratta 1) corre infatti più o meno parallelo all'argine insommergiabile sui fondi di proprietà del Patriziato di Losone e del Consorzio per la manutenzione delle opere di arginatura e premunizione forestale Rovana - Maggia - Melezza. La seconda tratta (Tratta 2) invece, più irregolare, è inserita nel contesto urbano più trafficato e

prevede, in prossimità dei campi sportivi, l'attraversamento di Via dei Pioppi per poi immettersi nella zona 30 di Via Primore. La lunghezza complessiva della nuova tratta è di 615 metri. Il nuovo tracciato è riprodotto nella successiva immagine. Esso attraversa delle aree boscate per le quali risulta necessario un dissodamento, unitamente ad un progetto di ricostituzione di una copertura verde sparsa ad alto valore aggiunto.

Questo nuovo collegamento permetterà inoltre di migliorare gli accessi ciclabili e pedonali al centro Migros, nonché a tutta la zona dei campi di calcio, eliminando in tal modo anche la pericolosa tratta di percorso ciclabile (n° 31) su Via dei Patrizi, dalla rotonda fino all'imbocco con Via Saleggi.



## **2. NECESSITÀ D'INTERVENTO**

La valutazione di tutto il comparto ha permesso di evidenziare che il contesto e la situazione attuale presentano evidenti punti critici di incidentalità, motivo per cui si è ritenuto indispensabile rivedere la configurazione della rete ciclabile di Losone nella zona Ponte Maggia e Saleggi, questo anche a seguito:

- dell'elaborazione del progetto di massima per la messa in sicurezza di Via dei Pioppi e Via dei Patrizi del 27 marzo 2015, dove sono state evidenziate le marcate criticità dell'intersezione;
- del preavviso negativo al progetto del 27 marzo 2015 da parte della Sezione della Mobilità;
- degli incidenti avvenuti lungo l'argine del fiume Maggia;
- delle riunioni tra il Municipio di Losone e i servizi cantonali nonché delle relative riflessioni scaturite in merito alla rete ciclabile comunale.

L'attuale Pista ciclabile regionale No. 31 transita dal nodo Via dei Patrizi /Via dei Pioppi, situazione questa tutt'altro che ideale e sicura considerato anche il frequente utilizzo da parte di scolari per accedere alle rispettive sedi scolastiche.

Anche il transito lungo la sommità dell'argine si è dimostrato particolarmente pericoloso, infatti due incidenti gravi hanno indotto il Municipio a trovare una soluzione alternativa provvisoria arretrando il percorso sul terreno a monte dell'argine stesso, in attesa di un progetto competente e adeguato.

Entrambi i percorsi sono molto utilizzati sia quale tragitto casa-scuola, come pure quali vie di collegamento con le strutture sportivo ricreative presenti nella zona.

Nel contesto si è considerato anche la possibile attuazione di quanto previsto per la gestione del traffico e dei posteggi in Via dei Pioppi, proposta che sarà sottoposta al Consiglio comunale con una richiesta di credito separata.

### **3. OBIETTIVO DELL'INTERVENTO**

L'obiettivo del prospettato intervento risiede quindi nel mettere in sicurezza il collegamento n° 31 migliorando, per la mobilità lenta, l'accessibilità e la percorribilità del comparto tra il vecchio ponte sulla Maggia e le infrastrutture scolastiche. Con il miglioramento dell'attrattività, ma soprattutto della sicurezza degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta, si indurranno inoltre più utenti ad usufruire della bicicletta per i tragitti casa - lavoro o casa - scuola, rispettivamente per le attività di svago all'aperto. In definitiva, con la creazione del nuovo tracciato ciclabile, si risanano i punti critici rilevati dalla valutazione dello studio Allievi.

Il risultato finale di questa nuova tratta è quindi un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, considerato soprattutto che si sviluppa lontano dal traffico veicolare.

In ultima analisi, la necessità di questa nuova tratta ciclopedonale trova già ragione nella presenza di una struttura scolastica caratterizzata da un elevato afflusso giornaliero di ragazzi provenienti dalla regione, nonché dal fatto che il collegamento posto sulla sommità dell'argine sommergibile, dalla confluenza della Maggia con la Melezza fino alla foce, si situa nel punto più pericoloso di tutto il percorso, ancorché privo di protezioni. Il progetto offre quindi all'utenza un percorso per la mobilità lenta adatto alle famiglie con bambini, ai ragazzi e ai turisti, capace di garantire un transito ciclabile in piena sicurezza, lontano dalle vie di traffico, dagli accessi alla zona industriale e non da ultimo dal rumore.

### **4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

Il nuovo collegamento ciclopedonale, tra il vecchio ponte sulla Maggia e le strutture scolastiche di Via Primore, permette di spostare il tracciato del percorso ciclabile regionale n° 31 (Bellinzona- Locarno-Vallemaggia) lontano dal traffico, in una zona sicura e attrattiva garantendo al contempo anche la lineare percorrenza pedonale degli argini del Fiume Maggia nella continuità dei camminamenti esistenti, ma lontano dai pericoli costituiti dall'importante manufatto di sostegno dell'argine, già teatro di incidenti mortali.

Il punto di partenza del percorso è situato nei pressi del vecchio ponte sul Fiume Maggia e il suo arrivo in corrispondenza dell'incrocio di Via Primore con Via Saleggi, vicino al centro scolastico, dopo aver attraversato aree boscate e aree aperte, vicino ai manufatti d'argine, come pure aree urbane parzialmente caratterizzate dalla zona 30.

In generale il tracciato può come di seguito esser descritto:

- lunghezza totale: 615 m
- calibro: 3 m
- dislivello (inizio - fine): 0.9 m
- pendenza media (inizio - fine): ca 0.1 %
- pendenza massima: ca. 5 %

Sono stati assunti i seguenti elementi:

### Tratta 1 - percorso lungo il fianco esterno dell'argine insommergibile

Dalla sua sommità in prossimità del vecchio ponte fino allo spiazzo antistante il minigolf inserimento armonioso e poco lesivo nei fianchi esterni del terrapieno; pavimentazione superficie di scorrimento prevista in miscela Ciclo-bit Eco Yellow

### Tratta 2 - percorso ai margini della strada di accesso ai campi di calcio (lato ovest), segmento su Via dei Pioppi e su Via Primore

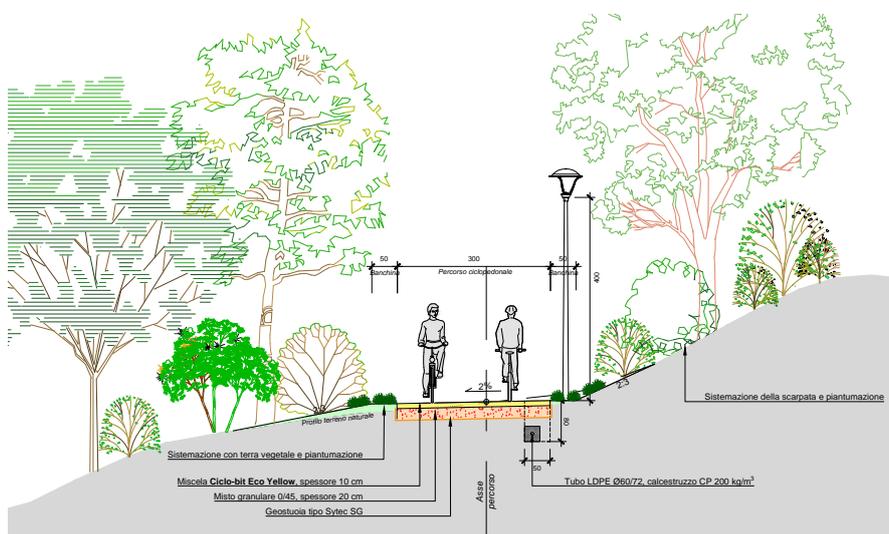
Superficie di scorrimento in miscela bituminosa

Per la realizzazione della pista ciclopedonale è prevista la costruzione di due nuove opere: un terrapieno, adagiato sulla sponda esterna dell'argine insommergibile e un muro di sostegno in corrispondenza dei campi da tennis.

### Caratteristiche costruttive

Tratta da 0 - 390 m

il percorso si sviluppa sul fianco esterno dell'argine insommergibile, ha un piano di scorrimento della larghezza di 3 m, ai quali si aggiungono 50 cm di banchina laterale in terra vegetale inerbata. Non è prevista nessuna bordura e le scarpate sia a monte che a valle hanno una pendenza di 2:3.



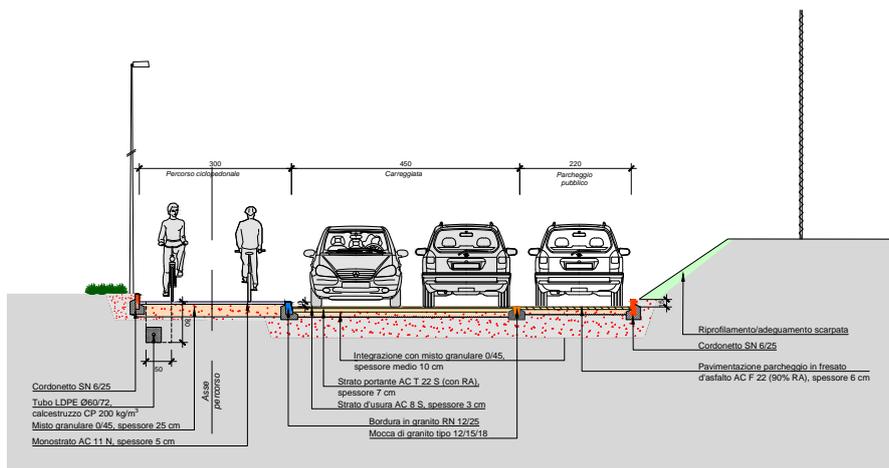
Tratta da 390 - 440 m

il tracciato ricalca l'attuale campo stradale. In questa tratta non è previsto nessun particolare intervento costruttivo, oltre a misure tecniche mirate di moderazione del traffico, di messa in evidenza del percorso tramite colorazione del manto bituminoso esistente e restringimento dell'uscita dall'area asfaltata confinante con il lato nord del mappale 2521

Tratta da 440 - 610 m

la ciclopista si pone ai margini della strada di accesso ai campi di calcio, di Via dei Pioppi e di Via Primore; è separata fisicamente dallo spazio veicolare tramite bordura (RN12/20) e dislivello di 10 cm rispetto livello superiore del limite esterno del manto stradale. Superficie di scorrimento, della larghezza di 3 m, in miscela bituminosa.

In concomitanza con la creazione del percorso ciclabile, a fianco dei campi di calcio, saranno sistemati 10 nuovi stalli. Il sottofondo di quest'area, che si estende in direzione del fiume per una lunghezza di 58 m a partire dall'accesso di servizio ai campi di calcio, è previsto in riciclato di asfalto (pavimentazione ACF), il tutto al fine di contenere l'impatto visivo del manto bituminoso. Il calibro della strada di accesso sarà di 4,5



## Esigenze particolari e problematiche specifiche

### Accessi:

lungo il tracciato, sui mapp. 449 e 448, sono presenti due accessi al tracciato pedestre che si snoda sulla sommità dell'argine insommergibile. In fase esecutiva questi collegamenti saranno mantenuti e adeguatamente raccordati al nuovo percorso. Del pari lo saranno anche gli accessi al comparto commerciale della Migros (vicino cabina SES e Via dei Pioppi lato MdoIT), rispettivamente il collegamento con la strada che transita sul vecchio ponte

### Neofite:

nelle aree boschive e non (mapp. 449) è stata riscontrata la presenza di neofite, segnatamente al Poligono del Giappone e alla palma. Al fine di una corretta gestione della problematica e soprattutto per contrastare, durante i lavori di edificazione della ciclopista, la diffusione ad altre aree ora non contaminate dal Poligono del Giappone, occorre mettere in campo le opportune misure tecniche di bonifica delle aree contaminate e ciò soprattutto in parallelo alla rimozione delle ceppaie e l'allontanamento delle palme.

### Bosco:

il nuovo collegamento, a ridosso dell'argine insommergibile, si sviluppa all'interno di un comparto boschivo ai sensi del LFo. Sebbene quest'area risulti molto degradata e in parte non ricoperta da alberi o arbusti (sotto la linea AT), considerate le caratteristiche strutturali, ma soprattutto le dimensioni del futuro tracciato, la sua edificazione implica il dissodamento della superficie boscata, con conseguente obbligo di formazione di nuove strutture boscate.

## Illuminazione

Il progetto di illuminazione del nuovo tracciato ciclopedonale si distingue per la posa di due tipologie di candelabri: una per la prima tratta in miscela Ciclo-bit Eco Yellow e la seconda per la porzione di tracciato in asfalto, a partire dai campi di calcio fino alle scuole. In totale è prevista la posa di 19 nuovi candelabri, nonché la sostituzione di 3 lampade poste sui candelabri del posteggio ovest di Via Primore.

La scelta della tipologia, ma soprattutto delle caratteristiche tecniche del corpo illuminato è stata fatta in funzione di più criteri, alla base anche del relativo calcolo illuminotecnico.

### Tratta 1:

- illuminazione concentrata unicamente sulla pista ciclopedonale;
- altezza utile dei candelabri 4 m;
- l'illuminazione modulata con accensione al passaggio tramite sensori di movimento;

### Tratta 2:

- illuminazione rivolta, oltre alla ciclopista ciclabile, anche al campo stradale e gli annessi posteggi;
- altezza utile dei candelabri 8 m;

- funzionamento analogo al resto della rete pubblica;
- quattro livelli di regolazione a fasce per adattare la quantità di luce alle esigenze effettive durante la notte.

### Recinzioni e parapetti

Lungo tutto il tracciato della pista ciclabile non sarà posato alcun parapetto o recinzione. A delimitazione del tracciato, quali ostacoli per i veicoli, in zona minigolf e sulla sottostante strada a moderazione del traffico in entrata e uscita dal piazzale retrostante l'albergo, saranno posati dei massi ciclopici

### Segnaletica verticale e orizzontale

La pista sarà identificata con adeguata segnaletica verticale e orizzontale, in particolare saranno curati gli attraversamenti del campo stradale come pure il restringimento in corrispondenza dell'accesso ai posteggi retrostanti l'Albergo Losone.

## 5. PROGRAMMA LAVORI

La realizzazione dell'intera tratta di ciclopista è suddivisa sull'arco di 28 settimane, articolata in 6 fasi di lavoro.

Fase	Descrizione della tipologia d'intervento	Settimana																											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• installazione del cantiere</li> <li>• segnaletica provvisoria e deviazioni percorsi</li> <li>• abbattimento alberi e pulizia del terreno</li> </ul>		2																										
2	<u>Zona argine insommergibile</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rimozione e smaltimento delle ceppaie</li> <li>• bonifica aree contaminate da neofite</li> </ul>			3						10																			
3a	<u>Zona tennis</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovo muro di contenimento lato ovest</li> <li>• scavi, riporti e planum pista ciclopeditonale</li> <li>• scavi, riporti e planum area posteggi</li> </ul>		2				7																						
3b	<u>Zona campi di calcio</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• scavi, riporti e planum pista ciclopeditonale</li> <li>• scavi, riporti e planum area strada e posteggi</li> </ul>							8			12																		
3c	<u>Zona argine insommergibile</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rampa lato vecchio ponte</li> <li>• scavi, riporti e planum pista ciclopeditonale</li> </ul>									11										20									
4a	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plania e pavimentazione in miscela Ciclo-bit Eco Yellow</li> </ul>																					21		23					
4b	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plania e pavimentazione in asfalto: ciclopista, strada attraversamento e posteggi</li> </ul>																								24		26		
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sistemazione banchine e scarpate con terra vegetale e rinverdimento</li> <li>• segnaletica verticale e orizzontale</li> </ul>																							23		25			
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• disinstallazione cantiere e ripristino aree di deposito temporaneo</li> </ul>																												27

## **6 SERVITÙ**

L'acquisizione della superficie destinata alla nuova opera stradale è prevista mediante iscrizione di una "servitù di diritto pubblico di superficie per pista ciclabile/pedonale" a favore del Comune di Losone sui fondi 448, 449, 1934 e 2734 RFD Losone, come pure di una "servitù di diritto pubblico di superficie per posteggi" sul fondo 1934 RFD Losone.

## **7. PREVENTIVO DEI COSTI**

I costi di costruzione del nuovo tracciato ciclopedonale, calcolati con un margine d'approssimazione del 10 %, sono come di seguito distinti:

### **A Servitù**

<b>Descrizione</b>	<b>Totale</b>
Iscrizione a registro fondiario	2'000.--
IVA 7.7% e arrotondamento	200.--
<b>Totale costi per il diritto di servitù</b>	<b>CHF 2'200.--</b>

### **B Costi di costruzione**

<b>CPN</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Totale</b>
111	Lavori a regia	62'125.--
112	Prove	24'290.--
113	Impianto di cantiere	76'650.--
116	Taglio alberi e dissodamenti	6'250.--
117	Demolizioni	56'195.--
181	Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	4'390.--
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	183'773.--
222	Delimitazioni, selciati, lastricati e scale	61'855.--
223	Pavimentazioni	252'050.--
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento	74'671.--
241	Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	39'500.--
282	Segnaletica stradale: Segnali	31'520.--
286	Segnaletica stradale: Demarcazioni	8'160.--
591	Impianti elettrici (illuminazione 2 tratte)	79'775.--
	<b>Totale</b>	<b>961'204.--</b>
	IVA 7.7% e arrotondamento	74'296.--
	<b>Totale costi di costruzione</b>	<b>CHF 1'035'500.--</b>

### **C Costi di progettazione**

<b>Descrizione</b>	<b>Totale</b>
Ingegnere civile	104'513.--
Ingegnere traffico	34'097.--
Ingegnere forestale	10'200.--
<b>Totale</b>	<b>148'810.--</b>
IVA 7.7% e arrotondamento	11'490.--
<b>Totale costi di progettazione</b>	<b>CHF 160'300.--</b>

## D Costi dissodamento e ripristino vegetazione

Interventi di ricostituzione e gestione della vegetazione	94'110.--
Onorari e spese	14'200.--
<b>Totale</b>	<b>108'310.--</b>
IVA 7.7% e arrotondamento	8'390.--
<b>Totale costi di dissodamento e ripristino vegetazione</b>	<b>CHF 116'700.--</b>

### Costo Totale dell'opera

Il costo totale per la costruzione dell'opera ciclopedonale volta al completamento e alla messa in sicurezza della rete ciclo-pedonale sul Comune di Losone (tratta Ponte Maggia - Centro scolastico), risulta quindi così suddiviso:

1	Servitù	Fr.	2'200.--
2	Costi di costruzione	Fr.	1'035'500.--
3	Imprevisti e arrotondamento	Fr.	50'300.--
4	Costi di progettazione	Fr.	160'300.--
5	Costi di dissodamento e ripristino vegetazione	Fr.	116'700.--
	<b>Costo Totale</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'365'000.--</b>

## 8. FINANZIAMENTO

Per il nuovo tracciato ciclopedonale, essendo un'opera prevista dal PALoc3 (misura ML 11.2), si prevedono i seguenti contributi massimi:

- Confederazione	CHF	308'000.--
- CIT (35% di 813'000)	CHF	285'000.--
- Cantone (65% di 813'000)	CHF	528'000.--

Per la sua realizzazione il Cantone finanzia l'intero investimento, recuperando da Comune e Confederazione le rispettive partecipazioni ai costi totali, considerato che la porzione al beneficio dei finanziamenti non comprende l'illuminazione pubblica e la realizzazione dei parcheggi previsti in zona campi da calcio, interamente a carico del Comune di Losone.

Sulla base di queste considerazioni è possibile delineare la seguente ripartizione dei costi totali a finanziamento dell'opera.

	Costi cofinanziabili	Costi non cofinanziabili
<b>1. Servitù</b>		
Iscrizione a registro fondiario	2'000.--	
IVA e arrotondamento	200.--	
<b>2. Costi di costruzione</b>		
111 Lavori a regia	62'125.--	
112 Prove	24'290.--	
113 Impianto di cantiere	76'650.--	
116 Taglio alberi e dissodamenti	6'250.--	
117 Demolizioni	48'395.--	7'800.--
181 Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	4'390.--	
211 Fosse di scavo e movimenti di terra	163'173.--	20'600.--
222 Selciati, lastricati e delimitazioni	42'975.--	18'880.--
223 Pavimentazioni	196'120.--	55'930.--
237 Canalizzazioni e opere di prosciugamento	54'671.--	19'270.--
241 Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	39'500.--	
282 Segnaletica stradale: Segnali	31'520.--	
286 Segnaletica stradale: Demarcazioni	8'160.--	
591 Impianti elettrici (illuminazione pubblica)		79'775.--
IVA e arrotondamento	58'711.--	15'585.--
<b>3. Imprevisti e arrotondamento</b>	40'300.--	10'000.--
	<b>Costi cofinanziabili</b>	<b>Costi non cofinanziabili</b>
Riporto CHF	860'160.--	227'840.--
<b>4. Costi di progettazione</b>		
Ingegnere civile	91'513.--	13'000.--
Ingegnere traffico	32'097.--	2'000.--
Ingegnere forestale	10'200.--	
IVA e arrotondamento	10'330.--	1'160.--
<b>5. Costi di dissodamento</b>		
Interventi di ricostruzione e gestione vegetazione	94'110.--	
Onorari e spese	14'200.--	
IVA e arrotondamento	8'390.--	
<b>Totale CHF</b>	<b>1'121'000.--</b>	<b>244'000.--</b>

In conclusione, la ripartizione dei costi totali per la realizzazione dell'opera risulta:

<b>Costo totale totale:</b>	<b>CHF 1'365'000.--</b>		
Costi:	cofinanziabili CHF 1'121'000.--		non cofinanziabili CHF 244'000.--
Ripartizione dei costi:	<b>CH</b> 308'000.--	<b>TI</b> 528'000.--	<b>CIT</b> 285'000.--
			<b>Losone</b> 244'000.--

#### Interessi passivi

Ipotizzando di non avere a disposizione liquidità propria per cui occorrerebbe adire al mercato dei capitali per garantire il finanziamento di Fr. 244'000.--, il costo annuo per interessi, valutato ad un tasso di 0.5%, ammonterebbe a ca. Fr. 1'220.--.

### Ammortamenti

L'ammortamento è calcolato sull'investimento di Fr. 244'000.--.

Calcolando un ammortamento in base alla durata dell'opera (33-44 anni per le strade), ne consegue un onere annuo di Fr. 7'394.- su 33 anni.

Il totale degli oneri a carico del conto di gestione corrente ammonta quindi annualmente a Fr. 8'614.--, che si reputa sopportabile.

## **9. CONCLUSIONI**

Il nuovo collegamento ciclopedonale si sviluppa a partire dal vecchio ponte sulla Maggia e termina nei pressi delle strutture scolastiche di Via Primore. Questo tracciato sposta il percorso ciclabile regionale n° 31 (Bellinzona- Locarno-Vallemaggia) in un contesto più adatto alle famiglie con bambini, ai ragazzi e ai turisti, garantendo così un transito ciclabile in piena sicurezza, lontano dalle vie di traffico, dagli accessi alla zona industriale e non da ultimo dal rumore. La lineare percorrenza pedonale degli argini del Fiume Maggia, nella continuità dei camminamenti esistenti, sarà garantita eliminando i pericoli rappresentati dall'importante manufatto di sostegno dell'argine, già teatro di incidenti mortali.

L'opera, che interessa i fondi 448, 449, 1934 e 2734 RFD Losone, trova ragione nelle misure relative alla mobilità lenta finanziate, nell'ambito del PALoc3, dalla Confederazione, dal Cantone e dall'agglomerato (CIT).

Per la realizzazione della nuova ciclopista è necessario dissodare la superficie boscata che alligna lungo l'argine insommergiabile del Fiume Maggia, sui mappali 448 e 449 RFD Losone. Al termine dei lavori le aree saranno nuovamente piantumate e gestite e le nuove strutture arboree e arbustive opportunamente vincolate a PR quali contenuti paesaggistici.

Per ogni ulteriore dettaglio tecnico si rimanda al Progetto definitivo (Relazione tecnica e piani).

Per quanto precede il Municipio invita il Consiglio comunale a voler deliberare:

- 1. È concesso il credito di Fr 1'365'000.— per Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Losone, Ponte Maggia – Centro scolastico, Ciclopista su argine destra del fiume Maggia, (misura ML11.2 PALoc3) come da progetto definitivo 30 settembre 2020 dello Studio d'ingegneria Monotti Consulenti SA di Locarno.**
- 2. Il credito sarà iscritto nel conto degli investimenti no. 5010.008 “Ciclopista su argine destra del fiume Maggia” del Centro costo 620 Rete stradale comunale.**
- 3. Termine di scadenza del credito: 31.12.2024.**

Con stima.

### **PER IL MUNICIPIO:**

Il Sindaco:

La Segretaria:

(firmato)

I. Catarin

D. Gramigna

Allegati:

- planimetrie



